

УДК 341

Исторические аспекты развития лоцманского дела

Никитина Алина Петровна

Кандидат юридических наук, доцент,
заведующая кафедрой «Морское и таможенное право»,
Юридический институт,
Севастопольский государственный университет,
299053, Российская Федерация, Севастополь, ул. Университетская, 33;
e-mail: apnikitina@sevsu.ru

Аннотация

Данная работа посвящена рассмотрению деятельности морских лоцманов в мире и Российской Федерации, в частности, которая регулируется теоретическим и историческим аспектами. В работе показано, что в мировой практике есть только две формы организации лоцманского обеспечения: государственные лоцманские организации – государство получает лоцманский сбор и обеспечивает функцию лоцманской проводки в порту; негосударственные лоцманские организации – лоцманы сами получают лоцманский сбор и сами обеспечивают функцию лоцманской проводки. В то же время оба данных режима предполагают единство нормативного регулирования. Реализация закона осуществляется самими лоцманами, их работа в абсолютно всех направлениях точно регламентирована. В правовом обществе отсутствуют индивидуальные (частные) лоцманские организации. В национальном законодательстве владельцы судов успешно регулируют процесс лоцманского обеспечения с учетом интересов, и национальной безопасности, и стоимости транспортировки грузов морем. В России в конце 1880-х годов были предприняты важные шаги по совершенствованию нормативно-правовой базы в области деятельности морских лоцманов в Черноморско-Азовском регионе, в частности Керченских и Николаевских. Принятие же Положения о морских лоцманах 1890 года не стало единым нормативно-правовым актом в изучаемой сфере, так как само предполагало выработку дополнительных правил на местах, с учетом местной специфики. На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что процесс становления лоцманского дела в мировой истории занимает значительное место. На протяжении множества десятилетий вносились изменения и дополнения в нормативно – правовую базу в области деятельности морских лоцманов морских лоцманов.

Для цитирования в научных исследованиях

Никитина А.П. Исторические аспекты развития лоцманского дела// Вопросы российского и международного права. 2019. Том 9. № 6А. С. 17-23.

Ключевые слова

Кодекс торгового мореплавания, лоцманы, море, судовладелец, Мировой океан.

Введение

Около 90% всех морских аварий Мирового океана происходит в 50-мильной прибрежной зоне и большая часть из них — в проливах, узкостях, в портах и на подходах к ним. Лоцманская проводка выполняет задачу по уменьшению риска для судна во время прохождения наиболее опасных и ответственных участков.

Смысл деятельности лоцмана на борту судна предполагает оказание помощи капитану по навигации судна, что помогает избежать морских аварий и связанных с ней убытков. Лоцманское обслуживание — это прежде всего безопасность мореплавания, а также защита окружающей среды и инфраструктуры от возможных негативных последствий со стороны судоходства

Для судовладельца лоцманское обслуживание — это расходы, связанные с эксплуатацией судна. Как правило, все капитаны, которых нанимает судовладелец (фрахтователь), могут беспрепятственно проводить суда в любой порт мира. Лоцманское обслуживание по своим базовым основам и принципам, целям, задачам и содержанию — это государственная услуга для судовладельцев.

Основное содержание

В настоящее время, в российском законодательстве существуют значительные пробелы в регулировании лоцманской деятельности как государственной обязанности. Дальнейшая правовая неопределенность в данном вопросе может привести к потере в России основных приоритетов и компетенций лоцманского обеспечения, которые должны находиться исключительно в ведении государства.

Международное сотрудничество и развитие отношений между странами невозможно представить себе без широкого использования Мирового океана. Через Мировой океан доставляется около 80% внешнеторговых грузов и осуществляется значительная часть национальных морских перевозок¹.

Нынешняя концепция мореходного трейдерского полномочия формировалась веками, она создавалась в значительном посредством накопления многозначительного навыка законного регулирования мореходной торговли. Историко-правовое изучение законного регулирования трейдерского мореходства в Российской Империи и обществе дает возможность осознать, каковым способом формировалась система данного регулирования в отечественных обстоятельствах, понять его закономерности, а кроме того обнаружить недостатки и пути их постановления в законную область.

Правовые нормы, содержащиеся в отраслевых источниках и имеющие объектом своего регулирования торговое мореплавание, а именно российское законодательство, морские обычаи, обычаи морских торговых портов и судебная практика, а также доктрины ученых, изложенные в научной литературе, составляют правовую основу деятельности лоцманов.

Правовая основа деятельности лоцманов рассматривается в комплексе с нормами других отраслей права, а именно международного, трудового, гражданского и уголовного права.

Со времени появления судоходства, было связано с выбором выгодного и безопасного пути судна. Исторические документы, дошедшие до нас, свидетельствуют, что уже в далеком

¹ Мишальченко, Ю. В. (Юрий Владимирович).—Правовой статус лоцмана в международном мореплавании — М.: Изд-во «Новости», 2005. - С. 45

прошлом суда, капитаны, не знавшие местных условий плавания в определенном районе, прибегали к услугам местных опытных моряков, лоцманов, помогавших судну выходить в море или наоборот заходить в порт.

Лоцманство - древнейшее учреждение в формировании мореходства. Ранее приблизительно 500г. вплоть до н. э. был основан свод с целью информирования мореходов, в котором описывались испанские берега. Упоминания о лоцманстве существуют, кроме того, у римского создателя Павзания (175 г. н. э.) и у Цицерона в его сочинении «De Senectute», в творениях Горация, Вергилия, Демосфена. Знакомы повествования о аравийских лоцманах, рассказывающие о применении квадрантов, а кроме того, компасов и мореходных мушан².

Помимо проводки судов, лоцманы занимались исследованиями и описанием условий плавания в отдельных морских бассейнах. С течением времени лоцманское дело совершенствовалось, будучи неразрывно связано с развитием мореплавания. Лоцманы принимали активное участие в развитии мирового судоходства, в обслуживании портов, в мероприятиях по обеспечению безопасности мореплавания. Они создавали навигационные карты, устанавливали средства навигационного обеспечения, были советниками при выборе мест для маяков и подходов к портам, участвовали в расследовании морских происшествий.

Со временем появлялась потребность возникновения бумаг о лоцманах законного нрава. К примеру, законный монумент XI-XII сборник свод мореходных традиций и законов «Roles d'Oleron» (использовался у побережий Атлантического океана и Северного моря-океана; Мореходный консулат - «Consulatodel Mare» (XIVв.), воздействие которого отразилось в мореходном кодексе Дании, общепринятом в 1242г. (применялся у берегов Средиземного моря). В абсолютно всех данных бумагах приобрели формирование общепризнанные нормы, стабилизирующие лоцманские проблемы.

В средние века морское право определяло две категории лоцманов:

Первая — это лоцманы, работавшие в открытом море на любые расстояния и по любым направлениям, а вторая — лоцманы, осуществлявшие проводку только в прибрежной территории или осуществляющих вывод, или ввод судов в порты. Лоцманы первой категории назывались лоцманами открытого моря, лоцманы второй категории - лоцманами прибрежного плавания.

Значение лоцманов открытого моря ощутимо возросло во времена Великих Открытий. Именно тогда остро встал вопрос о нехватке опытных лоцманов, способных помочь судоводителям совершать дальние плавания, в поисках новых земель и территорий. Известно, что первым, кто сообщил Христофору Колумбу о существовании неизвестных земель на западе, был лоцман открытого моря португалец Мартин Винсенте, а сопровождал Колумба в его великом походе лоцман Барталомей Руис. Имена многих выдающихся лоцманов того времени известны сейчас: уроженец Гавра Гийом Ле Тестю написал трактат по космографии, а Жак Деволькс — в своих сочинениях освятил многие вопросы географии, навигации, картографии, управления судном в открытом море.

Устанавливалась денежная ответственность лоцмана. Так, капитан не нес ответственности за проводку судна и эта ответственность полностью возлагалась на лоцмана и рулевого. Сравнивая, статьи висбийского права с положениями Морского Консулата видно, что основное

² ГОСТ Р 51874 — 2002. Безопасность мореплавания. Требования введен, к морским лоцманам. Порядок подготовки. Аттестация Текст. — введ. 2002-14-03. -М.: Изд-во стандартов, 2002. 27,45 с. Научная библиотека диссертаций и авторефератов.[Интернет источник]- Режим доступа: [www.dissercat.com/content/osobennosti-professionalnoi-deyatelnosti].

различие в правовом положении лоцмана состояло в том, что в Консульате была установлена уголовная ответственность лоцмана, а висбийское право предусматривало только его денежную ответственность. Кроме того, в этих правовых документах по-разному трактовался конечный пункт осуществления лоцманской проводки: в висбийском праве — «проводка судна в порт, указанный в договоре», а в Консульате — «в окрестностях, знакомых для лоцмана». В дальнейшем увеличивается доля прибрежной лоцманской деятельности. Данное связано с растущей опасностью защищенности мореходства при присутствии увеличения потоков судоходства. И прибрежные страны со временем работают над данной задачей. В цели страны стали вступать: установление областей лоцманских проводок и их разновидности, регулирование режима их выполнения, реализация лицензирования лоцманской работы и формирование иных законных действий, сопряженных с трудом лоцманов.

Так, Ганзейский союз в 1447 г. установил в городах, объединяемых им, обязательную лоцманскую проводку, а Фландрийское положение относительно лоцманского промысла (1448 г.) определило, что каждый, занимающийся «лоцманским ремеслом», должен подтвердить свои знания. Согласно Фландрийскому положению, ответственность лоцмана кончалась на границе порта (при выходе)³. Во Франции Адмиралтейский эдикт 1584 г. установил, что к лоцманской проводке судов будут допускаться лица, имеющие определенный опыт и сдавшие специальные экзамены; в Англии Тринитих Хауз Самуил Пекус содействовал усилению государственного контроля за подготовкой лоцманов. Морской кодекс Фредерика II, короля Дании (1561),

Положение беспрепятственного мегаполиса Астероид (1613г.), Мореходный акт шведского короля Карло XI (1667г.) определял, то что лоцман, никак не понимающий обстоятельств плавания в районе, в котором он принялся реализовать проводку корабля, должен компенсировать все без исключения полученные им от капитана средства и свыше данного уплатить половину обещанного ему заработка либо жалования за промежуток плавания.

В процессе развития стали образовываться лоцманские союзы и общества, которые занимались осуществлением лоцманского промысла под контролем государства. Наиболее известное из первых лоцманских союзов Англии - братство лоцманов при церковном приходе святого Климентия (устав братства был подписан королем Яковом I). Примерно в этот же период появляются лоцманские управления Лейта, Лондона, Пяти портов, Ньюкастля и др.

Во Франции началом решения проблем лоцманства явился Адмиралтейский эдикт 1584г. Единый нормативный акт (*decret-loi*), регулирующий лоцманское дело во Франции, появился лишь в 1806г. (принятый декрет был первым обобщающим документом, который регламентировал организацию лоцманской службы всего государства). В 1928г. был принят новый закон о лоцманах. Его задачей вновь являлась унификация лоцманского законодательства республики. G. Ripert указывает, что закон «скорее кодифицировал, чем изменял старое право»⁴.

Развитие лоцманской службы в других европейских государствах незначительно отличалось от изложенного выше и характеризовалось влиянием национальных традиций.

Согласно грани развития лоцманского законодательства менялась обязанность лоцмана. Функции лоцманов открытого моря практически начали осуществлять капитаны. Условия применимые к капитанам все без исключения увеличивались. Они должны были уже не только

³ Мишальченко Ю. Возникновение и развитие лоцманского дела/ Ю. Мишальченко. - Морское право. -№2. - 2004. -[Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.delta-pilot.ua/node/249

⁴ Корнараки, В.А. Справочник лоцмана Текст. / В.А. Корнараки. — 2-е изд., перераб. и доп. М.: Транспорт, 1983. — 151 с. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.dissercat.com/content/osobennosti-professionalno

реализовывать управленческое управление судном, однако и владеть наиболее фундаментальными особыми познаниями в судовождении. В связи с этим высокая квалификация капитанов значительно увеличивалась. При правлении Людовика XIV существовали сформированные специализированные гидрографические средние учебные заведения (1681г.), осуществлявшие подготовку предстоящих лоцманов и капитанов. Экзамены для капитанов и лоцманов существовали почти одни и те же, за исключением стажа плавания: для капитанов он должен был быть 5 лет, а для лоцманов - «осуществление ряда рейсов в море».

Лоцманы — это лица, осуществляющие кораблевождение, со временем преобразуются в лиц, предоставляющих рекомендации капитанам согласно проводке корабля, то есть предоставляют информацию о том, как провести безопасно судно и то, что безусловно приводит к уменьшению их ответственности из-за разрешенной погрешности либо неверного назначения курса судна. Наиболее отчетливо формулируются прямые обязанности лоцманов и аспекты их познаний: лоцман должен понимать все без исключения характерные черты плавания в области лоцманской проводки, требуемые для проводки конкретных (либо абсолютно всех) видов проводимых судов и надлежащим образом проявлять навигационную поддержку капитану корабля.

С формированием законодательства совершались перемены и в структурной компании лоцманской работы, а кроме того значимости лоцмана на борту корабля и его положения в период проводки. Под воздействием государственных органов государственное право о лоцманской службе брало на себя специфические особенности, которые привели к возникновению различных конфигураций лоцманских отраслей и типов лоцманских проводок. Одни страны объявили лоцманскую службу государственной и установили свою монополию на право ее осуществления, превратив лоцманов в государственных служащих (Бельгия, Норвегия, Швеция); другие, хотя и установили свое право контроля над деятельностью лоцманских служб, не подчинили их себе в административном отношении (в Англии, Франции, частично Германии, — образовывались лоцманские общества корпоративного типа).

Заключение

На сегодняшний день все без исключения береговые страны с устоявшейся рыночной экономикой уже давно миновали посредством стадии рыночных взаимоотношений в процессе предоставления судов лоцманской проводкой и отошли от них, зафиксировав в законе монополию в лоцманской деятельности или зафиксировав ее за страной, или за лоцманскими организациями, учреждениями, объединениями, контролируемые самими лоцманами.

В мировой практике есть только две формы организации лоцманского обеспечения:

– государственные лоцманские организации – государство получает лоцманский сбор и обеспечивает функцию лоцманской проводки в порту;

– негосударственные лоцманские организации – лоцманы сами получают лоцманский сбор и сами обеспечивают функцию лоцманской проводки.

Однако в данном случае они трудятся в формате общей государственной лоцманской работы в основе особого закона. Реализация закона осуществляется самими лоцманами, их работа в абсолютно всех направлениях точно регламентирована. В правовом обществе отсутствуют индивидуальные (частные) лоцманские организации.

В национальном законодательстве владельцы судов успешно регулируют процесс лоцманского обеспечения с учетом интересов, и национальной безопасности, и стоимости транспортировки грузов морем. У наших соседей по Балтике: Норвегии, Швеции, Финляндии

Эстонии, Латвии, Литвы, как и у нас – лоцманские службы государственные.

В России в конце 1880-х годов были предприняты важные шаги по совершенствованию нормативно-правовой базы в области деятельности морских лоцманов в Черноморско-Азовском регионе, в частности Керченских и Николаевских. Принятие же Положения о морских лоцманах 1890 года не стало единым нормативно-правовым актом в изучаемой сфере, так как само предполагало выработку дополнительных правил на местах, с учетом местной специфики⁵.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что процесс становления лоцманского дела в мировой истории занимает значительное место. На протяжении множества десятилетий вносились изменения и дополнения в нормативно – правовую базу в области деятельности морских лоцманов морских лоцманов.

Библиография

1. ГОСТ Р 51874 — 2002. Безопасность мореплавания. Требования введены, к морским лоцманам. Порядок подготовки. Аттестация Текст. — введ. 2002-14-03. -М.: Изд-во стандартов, 2002. 27,45 с. Научная библиотека диссертаций и авторефератов [Интернет источник]- Режим доступа: [www.dissercat.com/content/osobennosti-professionalnoi-deyatelnosti].
2. Гуцуляк В. Н. Морское право. – М. : РосКонсульт, 2000.
3. Змерзлый Б. В. Проблемы введения Правил 1888 г. для Керчь-Еникальских лоцманов и принятие Положения о морских лоцманах 1890 г //Право і суспільство. – 2014. – №. 2. – С. 11-15.
4. Корнараки, В.А. Справочник лоцмана Текст. / В.А. Корнараки. — 2-е изд., перераб. и доп. М.: Транспорт, 1983. – 151 с. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.dissercat.com/content/osobennosti-professionalno
5. Мишальченко Ю. В. Международно-правовые аспекты лоцманской деятельности. – СПб. : Изд-во С.-Петербур. ун-та экономики и финансов, 1996.
6. Мишальченко Ю. В. Политика Европейского Союза по регулированию лоцманской деятельности //Российский ежегодник международного права. – 1996. – С. 82-109.
7. Мишальченко Ю. Возникновение и развитие лоцманского дела/ Ю. Мишальченко. - Морское право. -№2. - 2004. – [Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.delta-pilot.ua/node/249
8. Молодцов С. В. Правовой режим морских вод. – " Международные отношения", 1982.
9. Никитина А.П, Развитие законодательства, регулирующего деятельность лоцманов в 1880-1890гг./А.П. Никитина. – История государства и права. - № 1. – 2019. – С. 67-71.
10. Никитина А.П. Основные начала организации лоцманского дела на юге Российской Империи / А.П. Никитина // Ученые записки КФУ им. В.И. Вернадского. – 2018. - №4. – С.112-125.

Historical aspects of pilot development

Alina P. Nikitina

PhD in Law,
Associate Professor,
Head of the Department “Maritime and Customs Law”,
Law Institute,
Sevastopol State University,
299053, 33, Universitetskaya st., Sevastopol, Russian Federation;
e-mail: apnikitina@sevsu.ru

⁵ Никитина А.П, Развитие законодательства, регулирующего деятельность лоцманов в 1880-1890гг./А.П. Никитина. – История государства и права. - № 1. – 2019. – С. 67-71.

Abstract

This work is devoted to the review of the activities of sea pilots in the world and the Russian Federation, in particular, which is regulated by theoretical and historical aspects. The work shows that in world practice there are only two forms of organization of pilotage support: state pilotage organizations - the state receives a pilotage fee and provides the pilotage function in the port; non-governmental pilot organizations - pilots themselves receive pilotage dues and themselves provide the pilotage function. At the same time, both regimes imply a unity of regulatory regulation. The implementation of the law is carried out by the pilots themselves, their work in absolutely all directions is precisely regulated. In the right society there are no individual (private) pilot organizations. In national legislation, ship owners successfully regulate the pilotage process, considering interests, national security, and the cost of transporting goods by sea. In Russia, in the late 1880s, important steps were taken to improve the regulatory framework in the field of the activities of sea pilots in the Black Sea-Azov region the Kerch and Nikolaev. The adoption of the Regulations on naval pilots of 1890 did not become a single regulatory act in the field under study, since it itself assumed the development of additional rules on the ground, taking into account local specifics. Based on the foregoing, we can conclude that the process of the formation of pilotage in world history occupies a significant place. For many decades, changes and additions have been made to the regulatory framework in the field of the activities of sea pilots of sea pilots.

For citation

Nikitina A.P. (2019) Istoricheskie aspekty razvitiya lotsmanskogo dela [Historical aspects of pilot development]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 9 (6A), pp. 17-23.

Keywords

Merchant Shipping Code, pilots, sea, shipowner, oceans.

References

1. GOST R 51874 — 2002. Bezopasnost' moreplavaniya. Trebovaniya vveden, k morskim lotsmanam. Poryadok podgotovki. Attestatsiya Tekst. — vved. 2002-14-03. -M.: Izd-vo standartov, 2002. 27,45 s. Nauchnaya biblioteka dissertatsii i avtoreferatov [Internet istochnik]- Rezhim dostupa: [www.dissercat.com/content/osobennosti-professionalnoi-deyatelnosti].
2. Gutsulyak V. N. (2000) Morskoe pravo. Moscow. RosKonsul't,
3. Zmerzlyi B. V. Problemy vvedeniya Pravil 1888 g. dlya Kerch'-Enikal'skikh lotsmanov i prinyatie Polozheniya o morskikh lotsmanakh 1890 g //Pravo i suspil'stvo. — 2014. — №. 2. — S. 11-15.
4. Kornaraki, V.A. Spravochnik lotsmana Tekst. / V.A. Kornaraki. — 2-e izd., pererab. i dop. M.: Transport, 1983. 151 s. www.dissercat.com/content/osobennosti-professionalno
5. Mishal'chenko Yu. V. Mezhdunarodno-pravovye aspekty lotsmanskoi deyatelnosti. — SPb. : Izd-vo S.-Peterb. un-ta ekonomiki i finansov, 1996.
6. Mishal'chenko Yu. V. Politika Evropeiskogo Soyuzha po regulirovaniyu lotsmanskoi deyatelnosti //Rossiiskii ezhegodnik mezhdunarodnogo prava. — 1996. — S. 82-109.
7. Mishal'chenko Yu. Vozniknovenie i razvitie lotsmanskogo dela/ Yu. Mishal'chenko. - Morskoe pravo. -№2. - 2004. - [Elektronnyi resurs]. — Rezhim dostupa: www.delta-pilot.ua/node/249
8. Molodtsov S. V. Pravovoi rezhim morskikh vod. — " Mezhdunarodnye otnosheniya", 1982.
9. Nikitina A.P. Razvitie zakonodatel'stva, reguliruyushchego deyatelnost' lotsmanov v 1880-1890gg./A.P. Nikitina. — Istoriya gosudarstva i prava. - № 1. — 2019. — S. 67-71.
10. Nikitina A.P. Osnovnye nachala organizatsii lotsmanskogo dela na yuge Rossiiskoi Imperii / A.P. Nikitina // Uchenye zapiski KFU im. V.I. Vernadskogo. 2018. №4. p.112-125.